



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGELOLA JALAN TERHADAP**  
**KESELAMATAN PENGGUNA MOBIL DI JALAN RAYA**  
**KOTA SURABAYA**

**Fauzul Aliwarman<sup>1</sup>, Sumaidi<sup>2</sup> dan Yana Indawati<sup>3</sup>**

Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

**RINGKASAN**

Penelitian mengenai tanggung jawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya merupakan penelitian yang bersifat yuridis empiris. Tujuannya untuk mengetahui dan menguraikan perspektif perlindungan hukum terhadap pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di jalan dan tanggung jawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan Kota Surabaya.

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah hukum Kota Surabaya melalui penelitian kepustakaan untuk mendapatkan data sekunder dan penelitian lapangan untuk mendapatkan data primer. Penentuan sampel dilakukan secara *purposive*. Responden terdiri dari 5 (lima) lembaga pemerintahan tingkat Kota Surabaya sebagai nara sumber. Data yang diperoleh, dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif. Selanjutnya, ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif. Hasil penelitian ini bersifat deskriptif analitis.

Hasil penelitian menunjukkan, bahwa Implementasi penanganan kecelakaan mobil di jalan melibatkan lembaga kepolisian kota, Jasa Raharja, dinas pekerjaan umum dan bina marga dan korban kecelakaan. Perlindungan Hukum bagi konsumen pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di Kota Surabaya dipandang cukup baik bahkan korban mendapat pelayanan hak yang bagus dari jasa raharja namun sering mendapatkan pelayanan yang tidak simpatik dan tidak memuaskan dari pihak kepolisian. Meskipun pengelola jalan bertanggung jawab terhadap korban kecelakaan tapi UU hanya membatasi tanggung jawab tersebut dalam hal menyediakan dan memperbaiki pengaturan, sarana dan prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan dan menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

**Kata kunci:** *Tanggung Jawab, Pengelola, Keselamatan, Mobil dan Jalan.*

- 
- <sup>1</sup> Dosen Hukum Perlindungan Konsumen, Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.  
<sup>2</sup> Dosen Teknik Sipil Struktur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.  
<sup>3</sup> Dosen Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Infrastruktur jaringan jalan merupakan prasarana transportasi yang paling banyak digunakan dan paling penting di Indonesia. Data terakhir menunjukkan sekitar 90 persen dari total pengiriman barang di Indonesia menggunakan moda transportasi darat dan 95 % angkutan penumpang menggunakan prasarana transportasi jalan darat (Laporan TPEKTN: 2009). Sisanya melalui jalur laut dan udara.

Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur sekaligus kota terbesar kedua di Indonesia tidak luput dari permasalahan sosial. Salah satu permasalahan yang dihadapi Kota Surabaya sebagai kota metropolitan adalah masalah keselamatan pengendara di jalanan. Angka kecelakaan lalu lintas (laka lantas) di Kota Surabaya pada tahun 2011 dinilai masih tinggi, bahkan lebih tinggi dibanding tahun kemarin. Data ini tentu mengkhawatirkan, apalagi jika pemerintah tidak melakukan kebijakan yang dapat mengurangi jumlah korban jiwa yang melayang di jalanan.

Pengelola jalan sebagai penyelenggara harus ikut bertanggungjawab terhadap kecelakaan yang terjadi dan tidak dapat serta merta lepas tangan begitu saja. Apalagi pengelola jalan sebagai pihak yang ditugasi menjaga kualitas dan kondisi fasilitas jalan raya. Mereka harus memastikan kualitas struktur dan kondisi jalanan aman untuk dipakai berkendara dan bebas dari faktor teknis yang dapat menyebabkan kecelakaan. Praktek pengelolaan jalan merupakan praktek yang lazim terjadi, namun di lapangan kadangkala muncul permasalahan yang cenderung merugikan pihak pengguna mobil. Hampir disetiap suasana lalu lintas di wilayah Indonesia khususnya daerah perkotaan mengalami permasalahan yang sama. Hanya saja tingkat kualitas dan kuantitas permasalahannya yang berbeda.

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Perlindungan Hukum bagi pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di jalan raya Kota Surabaya?
2. Bagaimana Tanggungjawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya?

**TINJAUAN PUSTAKA**

Hukum tidak lain adalah perlindungan kepentingan manusia yang berbentuk kaedah atau norma. Hukum sebagai kumpulan peraturan atau kaedah mengandung isi yang bersifat umum dan normatif. Umum karena berlaku bagi setiap orang dan normatif karena menentukan apa yang seyogyanya dilakukan, apa yang tidak boleh dilakukan atau harus dilakukan serta menentukan bagaimana caranya melaksanakan kepatuhan pada kaedah-kaedah (Sudikno, 1995: 39). Keberadaan hukum dalam masyarakat merupakan sarana untuk



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

menciptakan ketentraman dan ketertiban masyarakat, sehingga dalam hubungan antara anggota masyarakat yang satu dengan yang lainnya dapat dijaga kepentingannya. Wujud dari peran hukum yang demikian, adalah dengan memberikan perlindungan hukum kepada anggota masyarakat yang kepentingannya terganggu. Apabila terjadi persengketaan, maka harus diselesaikan menurut hukum sehingga dapat dihindari tindakan main hakim sendiri.

Kebijakan untuk memberikan perlindungan hukum bagi pihak pengendara mobil merupakan hal yang sangat penting. Perlindungan tersebut muncul disebabkan adanya hubungan hukum antara pihak pengendara dan pihak pemerintah. Apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasinya dan pihak lain merasa dirugikan sebagai akibat dari tidak dipenuhinya hak yang semestinya diperolehnya, kemudian melakukan gugatan. Gugatan pihak yang dirugikan tersebut, sebenarnya merupakan upaya untuk memperoleh haknya kembali. Jika hak itu tidak dapat diperolehnya kembali, maka ini dirasakan telah mengganggu kepentingannya. Dalam kaitannya dengan masalah ini, perlu dikemukakan pendapat Sudikno (1995: 4) bahwa gangguan kepentingan atau konflik haruslah dicegah atau tidak dibiarkan berlangsung terus karena akan mengganggu keseimbangan tatanan masyarakat yang ada. Manusia senantiasa akan selalu berusaha agar tatanan masyarakat dalam keadaan seimbang karena keadaan yang demikian akan menciptakan suasana yang tertib, damai, kondusif dan aman sehingga merupakan jaminan kelangsungan hidupnya. Oleh karena itu, keseimbangan tatanan masyarakat yang terganggu haruslah dipulihkan seperti keadaan semula (*restitutio in integrum*). Selanjutnya Sudikno (1984: 120) mengemukakan, bahwa dalam melindungi kepentingan masing-masing, maka manusia di dalam masyarakat harus mengingat, memperhitungkan, menjaga dan menghormati kepentingan manusia lainnya, jangan sampai terjadi pertentangan atau konflik yang merugikan orang lain. Tidak boleh kiranya dalam melindungi kepentingannya sendiri atau dalam melaksanakan haknya berbuat semauanya, sehingga merugikan kepentingan manusia lain.

Demikian pula tentunya dalam hubungan antara pihak pemerintah selaku penanggung jawab pemeliharaan jalan dan pihak pengendara mobil yang didasarkan pada adanya kepentingan timbal balik. Di dalam hubungan antara para pihak tersebut, selalu ada kemungkinan munculnya pertentangan kepentingan, maka dalam keadaan semacam ini para pihak membutuhkan perlindungan hukum untuk menjamin hak-haknya dapat terpenuhi.

### **TUJUAN PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk:

1. Memberikan perlindungan hukum bagi pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di jalan raya Kota Surabaya.
2. Menjelaskan tanggung jawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

**METODE PENELITIAN**

**A. Sifat Penelitian**

Penelitian mengenai tanggung jawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya ini adalah penelitian yang menggunakan pendekatan yuridis empiris, yaitu penelitian terhadap identifikasi hukum dan efektivitas hukum. Penelitian ini dilakukan dengan cara mengkaji dan mengolah data-data penelitian yang diperoleh secara langsung di lapangan, yang merupakan data primer atau disebut juga penelitian lapangan dengan bertitik tolak pada aspek hukum (yuridis). Untuk mendukung dan melengkapi data primer, juga dilakukan penelitian kepustakaan guna memperoleh data sekunder tentang permasalahan penelitian. Dengan demikian, data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

Laporan penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Deskriptif karena hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan atau melukiskan gambaran secara sistematis, terperinci dan menyeluruh mengenai tanggungjawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya ini. Analitis karena untuk selanjutnya akan dilakukan analisis guna menjawab beberapa permasalahan yang telah dirumuskan di atas.

**B. Jenis Penelitian**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Oleh karena itu, cara yang ditempuh dalam penelitian ini dibedakan dua macam yaitu:

1. Penelitian kepustakaan (*legal research*)

Oleh karena penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, maka penelitian ini lebih dititikberatkan pada penelitian lapangan, yang didukung atau diawali dengan penelitian kepustakaan (Soekanto, 1984: 52).

a. Data penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian kepustakaan adalah data sekunder, seperti peraturan perundang-undangan, berbagai literatur dan kamus.

b. Bahan hukum, terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat.
- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, meliputi buku-buku, makalah, berbagai hasil pertemuan ilmiah, berbagai hasil penelitian dan artikel yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, meliputi:

c. Sarana penelitian

Sarana yang digunakan dalam penelitian kepustakaan ini adalah studi dokumen atau bahan pustaka, yakni dengan mempelajari bahan-bahan yang



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

merupakan data sekunder, meliputi peraturan perundang-undangan, berbagai tulisan berupa buku, makalah dan artikel yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

2. Penelitian lapangan (*field research*)

Penelitian lapangan dibutuhkan guna mendukung *validitas* data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan.

a. Data penelitian

Data yang diperoleh dari penelitian lapangan adalah data primer, yaitu data yang langsung diperoleh dari responden dan informan di lokasi penelitian. Dalam penelitian ini data diperoleh dari Polresta Surabaya, RS Bhayangkara Tk.II Surabaya, PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa timur, Dinas Perhubungan Surabaya dan Bagian Hukum Pemkot Surabaya.

b. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di wilayah hukum Kota Surabaya, dengan dasar pertimbangan, bahwa Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur sekaligus kota terbesar kedua di Indonesia tidak luput dari persoalan lalu lintas, sehingga dapat dinilai memberikan keterwakilan sampel yang cukup untuk sebuah hasil penelitian yang obyektif. Alasan lainnya, karena sampai penelitian ini dilakukan, belum pernah dilakukan penelitian yang terkait dengan isu tanggungjawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya.

c. Teknik pengambilan sampel

Teknik yang digunakan untuk menentukan responden dan informan adalah dengan metode *purposive sampling*, yaitu penentuan sampel yang dilakukan tidak secara *random (non random)*, melainkan dengan kriteria dan pertimbangan tertentu oleh peneliti sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti.

d. Subjek Penelitian

1) Responden

Responden dalam penelitian lapangan ini adalah mereka yang terlibat secara langsung dalam merasakan kemanfaatan ataupun ketidaknyamanan dari aturan berlalu lintas di jalan Kota Surabaya.

2) Narasumber

Untuk melengkapi data yang diperoleh dari responden selanjutnya ditentukan narasumber, yaitu Kepala Polresta Surabaya, Kepala RS Bhayangkara Tk.II Surabaya, Kepala cabang PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa timur, Kepala Dinas Perhubungan Surabaya, Kepala Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematusan, Kepala Bagian Hukum Pemkot Surabaya.

e. Alat pengambilan data

Alat pengambilan data yang digunakan dalam penelitian lapangan untuk memperoleh data primer adalah pedoman wawancara dan kuesioner. Pedoman wawancara digunakan untuk wawancara. Wawancara dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan secara lisan yang ditujukan kepada responden pemegang



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

kebijakan dan (informan) narasumber berdasarkan pedoman wawancara yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu dan dari pedoman wawancara tersebut dapat dikembangkan pertanyaan-pertanyaan tambahan untuk memperoleh keterangan atau informasi yang sifatnya menyeluruh. Pedoman wawancara tersebut dibedakan antara yang ditujukan untuk responden dan narasumber.

Kuesioner ditujukan kepada responden pemakai jasa dengan menggunakan bentuk tertutup. Kuesioner tertutup adalah salah satu bentuk kuesioner, di mana seluruh pilihan jawaban telah tersedia dalam daftar pertanyaan. Kemudian dilengkapi wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu dan juga memperhatikan hasil kuesioner yang telah diperoleh sebelumnya. Hal ini dimaksudkan agar data yang diperoleh dari responden pemakai jasa lebih mendalam dan menyeluruh.

### **C. Analisis Hasil Penelitian**

Setelah data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan sudah terkumpul lengkap, selanjutnya data diolah dan dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan memperhatikan fakta yang betul-betul terjadi di lapangan, selanjutnya dibandingkan dengan data sekunder atau norma yang seharusnya berlaku, kemudian diambil kesimpulan dengan menggunakan metode berfikir deduktif, yaitu berdasarkan teori atau konsep yang bersifat umum (yang diaplikasikan) untuk menjelaskan hubungan sebuah data dengan data lainnya. Untuk selanjutnya hasil penelitian akan disusun dalam sebuah laporan akhir penelitian yang bersifat deskriptif, yaitu sebuah laporan yang memberikan gambaran yang sesungguhnya mengenai tanggungjawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya.

## **HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

### **A. Hasil Penelitian**

Berdasarkan tabel dapat diketahui, bahwa mayoritas (54%) responden memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik tentang peraturan lalu lintas di jalan raya. Sementara lainnya 41% dapat memahami peraturan lalu lintas dengan cukup baik.

Responden mengetahui peraturan lalu lintas pertama kali dari berbagai sumber, seperti yang terlihat dari tabel di atas. Sebagian besar (41,1%) responden mengetahui peraturan lalu lintas pertama kali dari televisi.

Berdasarkan tabel dapat diketahui, bahwa keselamatan berlalu lintas di jalan raya dan faktor pendukungnya masih cukup baik (62,2%). Namun demikian angka yang menunjukkan masih kurangnya keselamatan berlalu lintas dan masih kurang baiknya faktor pendukung keselamatan tersebut tidak dapat diabaikan (17,8%).



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

Dari data diketahui bahwa wilayah kecelakaan yang paling banyak dialami responden adalah di wilayah Surabaya Timur (28,2%). Sedangkan yang paling sedikit dialami responden adalah di wilayah Surabaya Utara (12,6%).

Dari data diketahui bahwa sebagian besar (45,2%) kondisi korban saat kecelakaan hanya mengalami lecet-lecet. Hanya 17,8% responden yang mengalami luka parah dan 2,7% kondisinya sangat parah.

Dari data diketahui bahwa mayoritas (63,2%) biaya pengobatan dan perawatan korban kecelakaan yang dialami responden lalu lintas ditanggung oleh keluarga. Hanya 15,8% yang dibiayai oleh jasa raharja.

Berdasarkan tabel dapat diketahui, bahwa mayoritas responden (56,3%) tidak mengetahui bahwa korban kecelakaan lalu lintas masih dapat memperoleh haknya walaupun terjadi keterlambatan dalam pengajuan klaim asuransi.

Berdasarkan tabel dapat diketahui, bahwa mayoritas (67,8%) responden tidak mengetahui bahwa tersangka dalam kecelakaan lalu lintas masih dapat memperoleh haknya untuk mengajukan klaim asuransi atas kecelakaan tersebut.

Berdasarkan tabel dapat diketahui, bahwa mayoritas (56,6%) responden merasakan puas atas layanan jasa raharja dan pengalaman berlalu lintas. Hanya 5,6% responden yang merasa kurang puas atas layanan jasa raharja dan pengalaman mereka dalam berlalu lintas di Kota Surabaya.

## **B. Pembahasan**

### **1. Perlindungan hukum bagi pengguna mobil yang mengalami kecelakaan di jalan raya Kota Surabaya**

#### **a. Penanganan pengguna mobil yang mengalami kecelakaan lalu lintas**

Kota Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur sekaligus kota terbesar kedua di Indonesia telah berkomitmen untuk menciptakan Jalanan kota yang nyaman, bebas dari kemacetan, kecelakaan dan memberikan rasa aman bagi setiap pengendara, tidak terkecuali pengendara mobil sekalipun. Komitmen tersebut tentunya harus disertai dengan ketersediaan peraturan yang memadai dan aparat pengatur lalu lintas yang berjiwa melayani dan terlatih serta fasilitas dan kualitas jalan yang optimal. Tidak hanya sampai di situ, semua fasilitas tadi harus ditunjang dengan manajemen pengelolaan lalu lintas yang handal dan ramah dengan para penumpang dan pejalan kaki, sehingga dapat menekan seminimal mungkin angka kecelakaan dan mengurangi rasa ketidakamanan pengendara dan pejalan kaki yang pada akhirnya akan berujung pada ketertiban dan kenyamanan dalam berlalu lintas di Kota Surabaya.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

Pelaksanaan penanganan perkara korban kecelakaan lalu lintas di Jalanan Kota Surabaya secara rinci dilakukan melalui tahapan-tahapan sebagai berikut ini:

1) Tahap Penyelidikan

- a) Piket Laka Lintas dan Pos Polisi Laka Lintas menerima laporan dari masyarakat.

Masyarakat Kota Surabaya yang mendengar, melihat dan atau mengetahui terjadinya kecelakaan lalu lintas (selanjutnya disingkat Laka Lintas) harus melaporkan kecelakaan tersebut kepada pos polisi atau Polisi Sektor (Polsek) terdekat.

Termasuk dalam hal ini, jika diri pelapor sendiri menjadi korban laka lintas. Maka korban harus melaporkan dirinya menjadi korban tindak pidana laka lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor lain, baik atas kesalahan atau kealpaan pengemudi tersebut.

- b) Petugas mendatangi Tempat Kejadian Perkara dalam kota.

Polisi lalu lintas yang bertugas segera mendatangi Tempat Kejadian Perkara (selanjutnya disingkat TKP) guna mencari keterangan atau bukti-bukti dan saksi-saksi di sekitar TKP yang dapat memberikan informasi faktual bahwa benar daerah tersebut telah terjadi laka lintas yang menimbulkan korban jiwa.

- c) Petugas menolong korban kecelakaan

Polisi lalu lintas dibantu oleh masyarakat sekitar mengevakuasi korban laka lintas. Jika korban mengalami luka berat sehingga perlu mendapatkan pertolongan pertama, maka korban langsung dilarikan ke rumah sakit atau puskesmas terdekat untuk memberikan pertolongan atas kegawatan kondisinya agar nyawa si korban bisa tertolong dan selamat. Untuk tindakan selanjutnya, korban bisa dimintai keterangan setelah diizinkan oleh dokter yang menangani korban tersebut.

- d) Amankan TKP

Petugas polisi segera mengamankan lokasi TKP dari masyarakat dan penduduk sekitar yang tidak berkepentingan untuk membantu proses pemeriksaan. Pengamanan dilakukan dengan memasang garis polisi di tempat kejadian sehingga steril dan terbebas dari resiko hilangnya barang bukti di tempat kejadian.

- e) Amankan tersangka

Polisi mengamankan tersangka laka lintas untuk tiga hal. Pertama, mengantisipasi tindakan brutal masyarakat setempat terhadap tersangka yang telah mengakibatkan orang lain menjadi korban. Kedua, mengungkap informasi atau keterangan yang jelas dari tersangka untuk keperluan penyidikan. Ketiga, menemukan bukti-bukti yang kuat untuk mendukung pemeriksaan.





**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

- f) Olah TKP  
Polisi melakukan olah TKP dengan mencari bukti-bukti, memberi tanda korban dan barang bukti di daerah TKP laka lantas tersebut untuk mengetahui bagaimana kronologi kejadian perkara.hal ini untuk mempermudah penyidik dalam memeriksa kasus laka lantas yang ditanganinya.
  - g) Amankan Barang Bukti  
Polisi mengamankan barang bukti (selanjutnya disingkat BB) korban atau tersangka di TKP guna keperluan pemeriksaan lebih lanjut. Pemeriksaan ini dilakukan untuk menguatkan kebenaran kasus tersebut sehingga bisa diselesaikan menurut hukum yang berlaku.
  - h) Catat Saksi  
Polisi mendata saksi-saksi di sekitar TKP yang mengetahui kronologi kejadian perkara laka lantas tersebut untuk diperiksa dan diambil keterangannya oleh penyidik.
  - i) Buat Sket TKP  
Polisi mengamankan daerah dari hal-hal yang menghalangi proses pemeriksaan dan segera membuat Sket TKP guna membantu kelancaran pemeriksaaan. Sket dibuat berdasarkan pengukuran yang benar ditempat terjadinya kecelakaan laka lantas.
  - j) Data TKP  
Polisi mencatat data-data rinci terkait lokasi TKP berupa, daerah laka lantas terjadi, KM brapa, kecelakaan tersebut terjadi di tempat tinggal siapa, jam berapa, kejadian tersebut terjadi pada pagi atau siang hari.
- 2) Tahap Penyidikan
- a) Ruang Periksa saksi  
Saksi ditempatkan di dalam ruangan periksa penyidik laka lantas untuk diperiksa dan dimintai keterangannya. Keterangan yang diperoleh dari saksi yang satu akan dicocokkan dengan keterangan yang disampaikan saksi lainnya.
  - b) Tangkap tersangka  
Berdasarkan surat perintah penangkapan, polisi melakukan penangkapan terhadap tersangka. Setalah penangkapan kemudian dibuatkan berita acara penangkapan. Dalam penyidikan perkara laka lantas jalan ini , penyidik tidak melakukan pemanggilan karena tersangka dan saksi-saksi datang sendiri untuk diperiksa.
  - c) Ruang tersangka 1 x 24 jam untuk pembuktian  
Polisi memeriksa tersangka dalam waktu 1 x 24 jam untuk membuktian faktor-faktor (kelalaian atau kesalahan) penyebab tersangka dalam tindak pidana laka lantas sehingga menyebabkan korban, baik mengalami luka berat atau luka ringan, meninggal dunia dan menimbulkan kerugian materil.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

d) Tahan tersangka

Jika dalam proses pemeriksaan tersebut, tersangka terbukti melakukan tindak pidana laka lantas, maka polisi langsung melakukan penahanan terhadap tersangka maksimal selama 40 hari kedepan.

e) Minta Ver / Visum dari Rumah sakit

Polisi meminta rumah sakit atau puskesmas terkait untuk melakukan visum atas kondisi korban laka lantas dan meminta hasil visum tersebut. Visum digunakan sebagai alat bukti untuk membuktikan apakah korban mengalami benturan benda tumpul atau benda tajam lainnya dalam kecelakaan yang menyebabkan ia menjadi korban.

f) Persetujuan sita barang Bukti (BB)

Berdasarkan surat perintah penyitaan, polisi menyita barang bukti dari tersangka berupa:

- ❖ Satu unit mobil yang digunakan korban
- ❖ Satu lembar Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) korban
- ❖ Satu lembar Surat Izin Mengemudi (SIM) korban
- ❖ Satu unit mobil atau sepeda motor yang digunakan tersangka
- ❖ Satu lembar Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) tersangka
- ❖ Satu lembar Surat Izin Mengemudi (SIM) tersangka

g) Surat Penghentian Penyidikan Perkara (SP3)

Khusus kasus tindak pidana laka lantas yang tersangkanya meninggal dunia, maka kasus tersebut diberhentikan proses pemeriksaannya dengan putusan SP3 dari kepolisian ataupun Kejaksaan Negeri Surabaya.

h) Kirim berkas ke Penuntut Umum (PU)

Penyidik mengirim berkas semua pelaku tindak pidana laka lantas yang menyebabkan korban meninggal dunia atau mengalami kerugian materiil untuk diperiksa ke Kejaksaan Negeri Surabaya. Jaksa penuntut umum menilai apakah berkas layak untuk diterima. Jika layak maka akan dibuatkan dakwaannya.

i) Kirim tersangka dan Barang Bukti ke Penuntut Umum (PU)

Penyidik mengirim semua barang bukti dan tersangka ke Jaksa Penuntut Umum untuk dijadikan sebagai bukti-bukti yang kuat dalam proses persidangan di Pengadilan Negeri Surabaya.

j) Sidang Pengadilan Negeri Surabaya

Hakim dalam sidang perkara singkat (Tipiring) Pengadilan Negeri Surabaya dengan Majelis Hakim satu orang memeriksa, membuktikan, memutuskan dan menjatuhkan putusan / vonis bagi pelaku kasus laka lantas di jalanan Kota Surabaya sesuai dengan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

3) Pengajuan Klaim Asuransi Kecelakaan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas.

a) Menghubungi Kantor Jasa Raharja terdekat

Korban kecelakaan lalu lintas atau keluarga korban harus menghubungi Kantor Jasa Raharja Jawa Timur untuk mengajukan klaim asuransi atas kecelakaan yang menimpa dirinya.

b) Mengisi formulir pengajuan asuransi kecelakaan

Pengajuan klaim asuransi yang dilakukan korban akan ditindaklanjuti oleh pihak Jasa Raharja dengan menyerahkan formulir pengajuan klaim yang sudah disediakan secara cuma-cuma. Korban harus memberikan data yang benar, jelas dan lengkap. Isian data yang tidak benar dan lengkap akan merugikan korban sendiri.

Petugas jasa raharja menyediakan dua bentuk formulir isian, yaitu:

1)) Formulir keterangan ahli waris dari korban

2)) Formulir keterangan kesehatan korban

c) Mengurus kelengkapan syarat pengajuan asuransi

Pihak Jasa Raharja dalam memproses setiap klaim korban juga meminta kelengkapan syarat lainnya kepada korban untuk menjamin validitas data mereka. Kelengkapan syarat dimaksud termasuk hal yang wajib dipenuhi korban. Jika korban tidak mampu menunjukkannya salah satunya, maka proses selanjutnya tidak bisa diteruskan.

Kelengkapan syarat pengurusan klaim asuransi kecelakaan adalah:

1)) Surat keterangan tentang cedera yang dialami dari rumah sakit atau dokter

2)) Surat keterangan kecelakaan dari instansi terkait, yaitu Kepolisian (untuk lalu lintas jalan) atau dari Syahbandar (untuk kecelakaan laut dan udara) atau PT. KAI (untuk kecelakaan Kerta Api) dan Dinas lalu Lintas angkutan sungai, danau dan perairan atau DLLASDP (untuk kecelakaan Sungai).

3)) Surat keterangan ahli waris dari Pamong Praja (Lurah/Camat)

4)) Identitas diri berupa kartu tanda penduduk (KTP)

d) Mengumpulkan formulir dan kelengkapan syarat pengajuan asuransi ke Kantor Jasa Raharja terdekat.

Korban yang sudah mengisi formulir ajuan klaim asuransi dengan lengkap dan sudah melengkapi persyaratan lainnya dapat menyerahkan langsung pada Kantor Jasa Raharja.

a. Perlindungan Hukum bagi perngguna mobil korban kecelakaan lalu lintas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalanan Kota Surabaya kadang-kadang menimbulkan masalah. Pihak korban ataupun tersangka tindak pidana kecelakaan lalu lintas kadang-kadang diperlakukan kurang adil oleh pihak kepolisian selaku penanggung



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

jawab penegakan hukum dalam penanganan kecelakaan lalu lintas, sehingga dibutuhkan perlindungan hukum terhadap korban atau tersangka.

Perlindungan hukum terhadap korban atau tersangka merupakan suatu upaya dasar dan legitimasi yang jelas. Dengan kata lain langkah itu sebagai tindak lanjut dari program peningkatan keselamatan penumpang umum dan pengguna jalan. Langkah yang diambil pemerintah adalah dengan mengeluarkan UU Lalu Lintas, UU Jalan dan UU Asuransi Kecelakaan. Jadi dalam hal ini pemerintah menumbuhkan iklim usaha yang kondusif dalam kemitraan dengan menetapkan peraturan perundang-undangan dan kebijaksanaan untuk mewujudkan kemitraan dan mencegah terjadinya hal-hal yang merugikan usaha kecil dalam pelaksanaan transaksi dengan usaha besar atau usaha menengah.

Sesuai dengan arti perlindungan yaitu perbuatan melindungi atau menjaga agar aman, maka perlindungan mempunyai arti yang sangat penting terutama bagi pihak yang lemah baik dalam perjanjian itu sendiri maupun dalam pelaksanaan perjanjiannya. Hal ini karena kurangnya perlindungan hukum bagi peternak plasma berdampak pada sinergi yang ada.

2. Tanggungjawab hukum pengelola jalan terhadap keselamatan pengguna mobil di jalan raya Kota Surabaya

Pengelola jalan adalah Penyelenggaraan lalu lintas di bidang jalan yang meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan prasarana jalan oleh pemerintah diserahkan sepenuhnya kepada kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan.

Berbicara mengenai kewajiban dan tanggung jawab pemerintah terhadap korban kecelakaan lalu lintas secara tegas dapat ditemukan dalam Pasal 238 UU No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

1. Pemerintah menyediakan dan atau memperbaiki pengaturan, sarana dan prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan
2. Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas

Dalam Pasal 239 UU No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan:

1. Pemerintah mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan
2. Pemerintah membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

**DAFTAR PUSTAKA**

- Badruzaman, Mariam Darus 1994, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1983, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata; Buku III tentang Hukum Perikatan dengan Penjelasan*, Alumni, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1980, *Perjanjian Baku (standar) Perkembangannya di Indonesia*, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Hukum USU, tanggal 30 Agustus 1980.
- Fuady, Munir, 1994, *Hukum Bisnis dalam Teori dan Praktek*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Hatta, Sri Gambir Melati, 1999, *Beli Sewa Sebagai Perjanjian Tak Bernama; Pandangan Masyarakat dan Sikap MA*, Alumni, Bandung.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- Miru, Ahmadi dan Sutarman Yodo, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Partanto, Pius A., M. Dahlan Al Barry, 1994, *Kamus Ilmiah Populer*, Arkola, Surabaya.
- Prodjodikoro, Wirjono, 1981, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, PT. Bale Bandung, Jakarta.
- Satrio, J., 1992, *Hukum Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 2001, *Hukum Perikatan; Perikatan yang Lahir dari Perjanjian-Buku I*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Sidharta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta.
- Simorangkir, JCT, dkk, 2002, *Kamus Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Sjahdeni, Sutan Remi, 1993, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, Institut Bankir Indonesia, Jakarta.



**SEMINAR NASIONAL**  
**“PEMANFAATAN HASIL RISET UNTUK MENUNJANG**  
**PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL DAN INDUSTRI”**  
LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
**UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWATIMUR**

Soerjatin, R., 1981, *Hukum Ikatan*, Pradya Paramita, Jakarta.

Subekti, R., 1995, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Sudikno Mertokusumo, 1990, *Perkembangan Hukum Perjanjian*, Makalah Seminar Nasional Asosiasi Pengajar Hukum Perdata/Dagang, Yogyakarta.

\_\_\_\_\_, 1992, *Catatan Kapita Selektia Hukum Perjanjian*, Makalah Penataran Dosen Hukum Perdata/Dagang, Yogyakarta.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1990, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Widjaja, Gunawan, Kartini Muljadi, 2003, *Serial Hukum Perikatan; Jual Beli*, Rajawali Pers, Jakarta.